



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 55]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 2, 2001/फाल्गुन 11, 1922

No. 55]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 2, 2001/PHALGUNA 11, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 2 मार्च, 2001

सं. टीएमपी/93/2000-एमओपीटी.—महापत्तन न्याम अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मारमुगाओ पत्तन न्याम (एमओपीटी) के कटेनर प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं टीएमपी/93/2000-एमओपीटी

मारमुगाओ पत्तन न्याम (एमओपीटी)

— — — — — आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कटेनर प्रहस्तन प्रभारों को निर्धारित करने हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से संबंधित है। प्रारंभ में, एमओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, सपदा किराये और रेल प्रभारों में सामान्य सशोधन के अपने प्रस्ताव में घाट शुल्क 100/- रुपये प्रति कटेनर और कटेनरयुक्त कार्गो के लिए यथामूल्य दसों का प्रस्ताव किया था जो न्यूनतम 2500/- रुपये और अधिक 6000/- रुपये प्रति टीईयू होगी।

2.1 एमओपीटी में मुख्य कटेनर लाईन प्रचालक मै0 मेरस्क इण्डिया लि0 ने एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर आपत्ति की है। सामान्य सशोधन मामले की संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं ने उल्लेख किया था कि भार-आधारित दसों का मूल्य-आधारित दसों में बदलने से कुछ वस्तुओं पर प्रति टीईयू प्रभार में भारी वृद्धि होगी।

2.2 मै0 मेरस्क इण्डिया लि0 ने इस बात पर जोर दिया है कि एमओपीटी में कटेनर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी प्रशुल्क को आधार माना जा सकता है। उन्होंने तर्क दिया है कि एमओपीटी में वर्तमान घाट-शुल्क दरें बहुत अधिक हैं और बॉक्स दर में आगे और कोई भी वृद्धि व्यापार के हितों के प्रतिकूल होगी। उन्होंने जेएनपीटी के प्रशुल्क के आधार पर 20 कटेनर के लिए 825/- रुपए और 40 कटेनर के लिए 1235/- रुपए बॉक्स दर निर्धारित करने का सुझाव दिया है।

3. एमओपीटी ने अपने जवाब में कहा है कि कटेनर यातायात की मात्रा और प्रहस्तन कार्यपद्धति की दृष्टि से जेएनपीटी और एमओपीटी के बीच कोई तुलना नहीं की जा सकती।

4. एमओपीटी और मुख्य कटेनर मै0 मेरस्क इण्डिया लिमिटेड के बीच कटेनर प्रशुल्क के संबंध में मतभेद नहीं हो जाता अतः एमओपीटी को प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श करके प्रस्ताव तैयार करने और यथामूल्य का दृष्टिकोण अपनाए बिना बॉक्स-दर तय करने का सुझाव दिया गया था। इसके अलावा सामान्य सञ्चोधन मामले में प्राधिकरण ने एमओपीटी में कटेनर प्रहस्तन प्रभारों में किसी वृद्धि संबंधी सञ्चोधन को अनुमोदित नहीं किया क्योंकि सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्य से अतिरिक्त राजस्व मिल रहा था।

5. इस मामले में गतिरोध को दूर करने के लिए 21 सितम्बर 2000 को एमओपीटी में सयुक्त सुनवाई की गई। सयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी ने 20' कटेनर के लिए 2000/- रुपए और 40' कटेनर के लिए 4000/- रुपए बॉक्स दर प्रस्तावित की थी और अतः दरों को कम करके 20/40' कटेनर के लिए क्रमशः 1500/3000 रुपए करने को सहमत हो गया था। सयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए थे

मै0 मेरस्क इण्डिया लि0

- (i) कटेनर प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित दो सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाएं (क) कार्गो क्या वहन कर सकता है; और, (ख) इसमें कौन-सी गतिविधियाँ शामिल हैं?
- (ii) हम चाहते हैं कि एमओपीटी, जेएनपीटी दरों के संगत घटकों पर विचार करके जेएनपीटी प्रतिरूप का अनुसरण करे।
- (iii) टीईयू के लिए 825/- रुपए और एफईयू के लिए 1237/- रुपए स्वीकार्य हैं। 600/- रुपए से 825/- रुपए की वृद्धि बहुत अधिक है।
- (iv) एफईयू की दरें टीईयू दरों का 1.5 गुना होंगी। परंतु हम एमओपीटी में एफईयू के लिए टीईयू की दुगुनी दर से सहमत हैं।
- (v) पतन द्वारा प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं। इससे एमओपीटी में कटेनर उद्योग पूरी तरह से बाधित होगा।
- (vi) हमें कटेनरयुक्त कार्गो पर कोई घाट-शुल्क वसूल नहीं करना चाहिए; और, हमें कटेनर पर भी कोई अधिक घाट-शुल्क वसूल नहीं करना चाहिए। इससे लागत कम होगी।

मारमुगाओ पसन न्यास (एमओपीटी)

- (i) कटेनर उद्योग में सभावनाएँ बहुत अधिक हैं। प्रोत्साहन प्रशुल्क से इस उद्योग को बकावा मिलेगा।
- (ii) हमने कटेनर प्रहस्तन की सहायता के लिए एक विशेष पारी शुरू की है।
- (iii) जेएनपीटी में अपनी मात्रा के कारण एफईयू का 1.5 गुना है। एमओपीटी यह वहन नहीं कर सकता।
- (iv) हम 'लदे हुए' और 'खाली' कटेनरों के बीच कोई भेद नहीं रखना चाहते।
- (v) बॉक्स दर से एमओपीटी को भारी नुकसान होगा। हम कटेनर यातायात को बकाना चाहते हैं, परंतु भारी नुकसान उठाकर नहीं।
- (vi) हमारी नजर में 1500/- रुपए प्रति टीईयू और 3000/- रुपए प्रति एफईयू की दरें युक्तिसंगत हैं।

6. तत्पश्चात्, मै0 मेरस्क इण्डिया लि0 ने सूचित किया कि वे एमओपीटी के सयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तुत प्रस्ताव को निम्नलिखित कारणों से स्वीकार नहीं कर सकते

- (i) प्रस्तावित दरे जेएनपीटी दरों और गतिविधियों की तुलना में बहुत अधिक है।
- (ii) पत्तन कटेनर उद्योग के लिए कोई अतिरिक्त सुविधा प्रदान नहीं कर रहा है।
- (iii) प्रस्तावित प्रभार उन पोतवणिकों और परेवितियों द्वारा देय है जिनका दुर्भाग्यवश प्रतिनिधित्व नहीं किया गया था और जिनके विचार नहीं मागे गए थे।
- (iv) 20'/40' कटेनर के लिए 825/1235 रुपए की दर उचित और साम्यपूर्ण है। संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 1500 रुपए/3000 रुपए की दर वसूल करने का कोई औचित्य नहीं है।

7. संयुक्त सुनवाई के पश्चात, एमओपीटी ने परीक्षण आधार पर 20' कटेनर के लिए 1000/- रुपए और 40' कटेनर के लिए 2000/- रुपए की बॉक्स दर का सुझाव देते हुए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। खाली कटेनर के लिए प्रभार 20' कटेनरों के लिए 100/- रुपए और 40' कटेनरों के लिए 200/- रुपए निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया है। एमओपीटी ने इस बात पर जोर दिया है कि मै0 मेरस्क सीलैड की जेएनपीटी की दरों के समान 20' कटेनर के लिए 825/- रुपए और 40' कटेनर के लिए 1235/- रुपए बॉक्स दर रखने का अनुरोध एमओपीटी पर लागू नहीं होता।

8. प्रस्ताव की जाँच करने पर एमओपीटी से प्रस्तावित दरों के लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने सूचित किया है कि वर्ष 1999-2000 की आय और यातायात के आधार पर बॉक्स दर क्रमशः 3520/- रुपए प्रति टीईयू और 7040/- रुपए प्रति टीईयू है। उसने आगे यह भी सूचित किया है कि यदि दर की गणना प्रचालनों की लागत पर आधारित हो तो प्रति टीईयू बॉक्स दर 3950/- रुपए हो जाएगी। परंतु पत्तन का कहना है कि उसने एमओपीटी के माध्यम से कटेनर उद्योग को बढ़ावा देने के लिए ही कम दरे प्रस्तावित की है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है

- (i) इस समय एमओपीटी कटेनरों और कटेनरयुक्त कार्गो पर पृथक-पृथक घाट-शुल्क वसूल कर रहा है। कटेनर पर घाट-शुल्क 60 रुपए प्रति टीईयू और 80 रुपए प्रति एफईयू वसूल किया जाता है। कार्गो पर घाट-शुल्क मान-दरों में निर्धारित घाट-शुल्क अनुसूची के अनुसार वसूल किया जाता है। प्रारंभ में, एमओपीटी ने कटेनरयुक्त कार्गो पर यथामूल्य घाट-शुल्क प्रस्तावित किया था जो न्यूनतम 2500/- रुपए और अधिकतम 6000/- प्रति टीईयू है। परोक्षताओं ने यह तर्क देते हुए इस प्रस्ताव पर आपत्ति की थी कि यह कुछ कटेनरों के लिए बहुत अधिक वृद्धि होगी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने एमओपीटी को सुझाव दिया था कि यह यथामूल्य घाट-शुल्क दरों को अपनाए बिना प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श करके प्रस्ताव तैयार करे।
- (ii) प्राधिकरण के सुझाव पर कार्य करते हुए एमओपीटी ने यथामूल्य घाट-शुल्क निर्धारण अपनाए बिना कटेनर प्रहस्तन हेतु बॉक्स दर निर्धारित करके अच्छा कार्य किया है। एमओपीटी ने जिस प्रकार से प्रयोक्ताओं की मॉंग और बॉक्स दरों में प्रस्तावित भारी छूट पर प्रतिक्रिया व्यक्त की है। उससे उसकी इस पत्तन के माध्यम से कटेनर उद्योग को बढ़ावा देने की सच्चाई पूरी तरह स्पष्ट होती है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की यदि कटेनरों पर घाट-शुल्क वसूल करने की वर्तमान पद्धति से अर्जित की जाने वाली आय से तुलना की जाए तो निश्चित रूप से इससे वित्तीय नुकसान होगा।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणों से स्पष्ट होता है कि एमओपीटी द्वारा 1999-2000 में कटेनरयुक्त कार्गो पर वसूल किया गया औसत घाट-शुल्क 304/- रुपए प्रति टन है। यह दर हर दृष्टि से बहुत अधिक है और यह स्थिति यथामूल्य आधार पर कार्गो पर घाट शुल्क वसूल करने के कारण उत्पन्न हुई है। यदि प्रस्तावित दरे लागू की जाती हैं तो इस अत्यधिक घाट-शुल्क दर के कारण अनुमानित आय में हानि होगी।

- (iii) प्रशुल्कों का सामान्य संशोधन करते समय, इस प्राधिकरण को लागत विवरण प्रस्तुत करते हुए एमओपीटी ने सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्य की लागत विवरणों में कटेनर प्रहस्तन कार्य को भी शामिल किया। चूंकि सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्य में वर्ष 2000-2001 और 2001-02 में औसतन 21% अतिरिक्त लागत आई है, अतः प्राधिकरण ने इस कार्य के अधीन शामिल की गई विभिन्न प्रशुल्क मदों की दरों में कोई वृद्धि करने की अनुमति नहीं दी। बॉक्स दर के प्रस्तावित स्तर पर, यदि प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के समय पत्तन द्वारा अनुमानित आय की तुलना की जाए तो कटेनर प्रहस्तन से आय में भारी कमी होगी। प्रस्तावित बॉक्स दरों को लागू करने से 1.0 करोड़ रुपए प्रति वर्ष के हिसाब से आय में कमी होगी। इस नुकसान को पूरा करने के लिए पत्तन का प्रस्तावित दरों पर लगभग 7000 टीईयू प्रति वर्ष अतिरिक्त लगाना होगा।

यह भी उल्लेख किया गया है कि वित्तीय हानि घाट-शुल्क दरों पर आधारित अधिक यथामूल्य के आधार पर प्राप्त आय के सदर्थ में है। इन असामान्य दरों को हर हालत में समायोजित करना होगा। इसके अलावा पत्तन ने यह भी कहा है कि प्रस्तावित दर पत्तन पर अधिक कटेनर यातायात आकर्षित करने के लिए है और इसमें प्रशुल्क में ऐसी छूट देने से कटेनर यातायात की मात्रा में हुई वृद्धि शामिल नहीं है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित बॉक्स दर सर्वर्धक प्रशुल्क के रूप में अनुमोदित की जा सकती है।

यदि कटेनर व्यवसाय की मात्रा बढ़ जाती है तो एमओपीटी मात्रा और प्रचालन लागत पर आधारित प्रशुल्क निर्धारण हेतु विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करना होगा; और, यातायात वृद्धि को बढ़ावा देने के लिए उस समय निर्धारित किए गए कम सर्वर्धन प्रशुल्क को इसकी क्षति का कारण नहीं माना जा सकता। प्रशुल्क का ऐसा समायोजन पत्तन की दरों के मान के अगले सामान्य सञ्चोधन के साथ अधिक सार्थक ढंग से किया जा सकता है।

- (iv) जब एमओपीटी द्वारा अपने प्रशुल्कों में सामान्य सञ्चोधन के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव पर प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया तो प्रयोक्ताओं ने पत्तन द्वारा कटेनर प्रहस्तन हेतु किराये पर लिए गए पहुचाने वाले चितिकर्ता (रीच स्टैकर) के कम उपयोग और परिणामस्वरूप कटेनर प्रचालकों पर डाले गए खर्च पर आपत्ति की। एमओपीटी ने अपने जवाब में उल्लेख किया कि पहुचाने वाले चितिकर्ता की व्यवस्था अस्थायी रूप से की गई थी और उनका प्रयोग इस्पात की स्लैबों जैसे अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु भी किया जा रहा था। परंतु प्राधिकरण ने एमओपीटी को दरों के अगले सञ्चोधन के समय कटेनर-प्रहस्तन के वास्तविक अनुभव के सदर्थ में पहुचाने वाले चितिकर्ता (रीच स्टैकर) के उपयोग की समीक्षा करने को कहा। चूंकि पहुचाने वाले चितिकर्ता (रीच स्टैकर) के बेहतर उपयोग से आय में अधिक वृद्धि होगी और इससे इस कार्य के अधीन वित्तीय हानि में कमी आएगी अतः प्राधिकरण इस सबंध में अपने पूर्ववर्ती विचार को दोहराना चाहता है और एमओपीटी से अपेक्षा करता है कि वह पहुचाने वाले चितिकर्ता (रीच स्टैकर) को किराये पर लेने की व्यवस्था और अभियोजन की कटेनर यातायात में वृद्धि के अपने पूर्वानुमान के सदर्थ में तत्काल समीक्षा करे।
- (v) एमओपीटी ने जेएनपीटी की दरों के समान कटेनर प्रहस्तन दरें निर्धारित करने की मै0 मेरस्क इण्डिया लि0 की माँग अनुचित है। प्रहस्तन कार्यपद्धति, यातायात की मात्रा और अन्य स्थानीय विशेषताओं में भिन्नताओं के कारण विभिन्न पत्तनों के बीच दरों की तुलना नहीं की जा सकती। एमओपीटी में दरों का निर्धारण एमओपीटी की मौजूदा स्थिति के सदर्थ में किया जाएगा और यह जेएनपीटी में प्रचलित दरों पर आधारित नहीं होगा।
- (vi) 40' कटेनर का प्रहस्तन प्रभार (बॉक्स दर) सामान्यतः 20' कटेनर के प्रशुल्क का 1.5 गुना निर्धारित किया जाता है। परंतु, एमओपीटी ने 40' कटेनरों के लिए दुगुनी दर प्रस्तावित की है। संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी ने मुख्य लाईन कटेनर प्रचालक मै0 मेरस्क इण्डिया लि0 ने यह प्रस्ताव एमओपीटी में विशेष व्यवस्था के रूप में स्वीकार किया था। जैसा कि ऊपर कहा गया है, एमओपीटी को सर्वर्धन प्रशुल्क निर्धारित करने के कारण अपने राजस्व में नुकसान उठाना पड़ेगा। इसलिए एमओपीटी ने 40' कटेनर के लिए प्रस्तावित बॉक्स दर 20' कटेनर की दुगुनी दर विशेष आकलन पर अनुमत है। इसके बावजूद एमओपीटी को सुझाव दिया गया है कि वह जब प्रशुल्कों के अगले सामान्य सञ्चोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करे तो टीईयू और एफईयू की बॉक्स दरों के बीच 150% अंतर रखे।
- (vii) खाली कटेनरों के मामले में, एमओपीटी ने घाट-शुल्क प्रभार 60/- रुपए से बढ़ाकर 80/- रुपए प्रति टीईयू और 80/- रुपए से बढ़ाकर 100/- रुपए प्रति एफईयू करने का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने कहा है कि खाली कटेनरों पर घाट-शुल्क में वृद्धि बहुत ही मामूली है जिसका प्रस्ताव आय की वृद्धि/अनुपूर्ति हेतु किया गया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी ने तर्क दिया था कि वह लदे हुए और खाली कटेनरों के बीच भेद नहीं करना चाहता। यह स्थिति स्वीकार नहीं की जा सकती। खाली और भरे हुए कटेनरों के प्रहस्तन के बीच शामिल प्रयास समान नहीं है और इसलिए दरें भी भिन्न होनी चाहिए। परंतु पत्तन ने अपने प्रस्ताव में लदे हुए और खाली कटेनरों हेतु भिन्न-भिन्न दरों का सुझाव दिया। एमओपीटी द्वारा खाली कटेनरों पर प्रस्तावित घाट-शुल्क वर्तमान दरों पर 20/- रुपए प्रति कटेनर की वृद्धि के पश्चात् भी आय में कोई खास वृद्धि नहीं

होगी क्योंकि एमओपीटी में प्रहस्तित खाली टीईयू की संख्या कम है। सर्वर्धन प्रभुल्लो के कारण कटेनर लाईनो पर प्रोद्भूत होने वाले लाभ पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा खाली कटेनर प्रहस्तन में क्या प्रस्तावित मामूली सी वृद्धि को अनुमोदित किया जाता है।

10.1 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एमओपीटी कटेनर प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित प्रस्ताव का अनुमोदन करता है और शीर्ष भाग-II; धारा-ख; 1. घाट-शुल्क के अधीन वर्तमान उपबन्धों के स्थान पर निम्नलिखित उपबन्धों को प्रतिस्थापित करते हुए एमओपीटी की दरों के मान में संशोधन करता है

1. कटेनर प्रहस्तन प्रभार

कटेनरों और कटेनरयुक्त कार्गो के प्रहस्तन हेतु समेकित प्रभार

	दर प्रति कटेनर (रुपयों में)	
	20'	40'
लदे हुए कटेनर	1000/-	2000/-
खाली कटेनर	100/-	200/-

10.2. एमओपीटी को अपनी दरों के मान में उपर्युक्त उपबन्ध शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

10.3. एमओपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह प्रभुल्लो के अगले सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय उपर्युक्त समायोजनों के लिए निर्धारित किए गए सर्वर्धन प्रभुल्लो की समीक्षा करे। इस समय टीईयू और एफईयू की बॉक्स दरों के बीच 150% का अंतर बनाए रखा जाए।

10.4. एमओपीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह पहुंचाने वाले चितिकर्ता के किराये पर लेने की व्यवस्था और उनके अभियोजन की समीक्षा करे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/असा./2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 2nd March, 2001

No. TAMP/93/2000-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) regarding container handling charges, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/93/2000 - MOPT

The Mormugao Port Trust (MOPT)

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a proposal submitted by the MOPT on fixing container handling charges. Initially, the MOPT in its proposal for a general revision of cargo handling charges, estate rentals and railways charges had proposed a wharfage of Rs.100/- per container and advalorem rates for containerised cargo subject to a minimum of Rs.2500/- and maximum Rs.6000/- per TEU.

2.1. M/s. Maersk India Ltd., the main container line operating at the MOPT, strongly objected the tariff proposed by the MOPT. During the joint hearing in the general revision case, the users pointed out that the shift from weight-based rates to value-based rates would result in steep hike of charge per TEU in respect of some of the commodities.

2.2. M/s. Maersk India Ltd. insisted that the JNPT tariffs might be considered as a base for fixing container tariff at the MOPT. They pleaded that the current wharfage rates were very high at the MOPT and any further increase by way of box rate would be detrimental to the interest of trade. They suggested to fix a box rate of Rs.825/- for 20' container and Rs.1235/- for 40' container based on the JNPT tariff.

3. The MOPT in its reply stated that there could be no comparison between the JNPT and the MOPT in terms of volume of container traffic and the handling methodology.

4. Since, a consensus between the MOPT and the main container operator, M/s. Maersk India Limited could not be arrived at in respect of container tariffs, the MOPT was advised to formulate a proposal in consultation with users and to work out a box rate without resorting to advalorem approach. Further, this Authority in the general revision case did not approve any upward revision in the container handling charges at the MOPT, as general cargo handling activity was showing a revenue surplus.

5. A joint hearing was held on 21 September 2000 at the MOPT to resolve the stalemate in this case. During the joint hearing, the MOPT proposed a box rate of Rs.2000/- for a 20' container and Rs.4000/- for a 40' container and finally agreed to reduce the rates to Rs.1500 / 3000 for 20' / 40' container respectively. Submissions made during the joint hearing are as follows:

M/s. Maersk India Ltd.

- (i). Container handling charges may be prescribed following the two principles (a). what the cargo can bear; and, (b). what are the activities involved?
- (ii). We wish the MOPT to follow the JNPT model by considering the relevant components of the JNPT rates.
- (iii). Rs.825/- for TEU and Rs.1237/- for FEU are the acceptable. The jump from Rs.600/- to Rs.825/- is a good enough jump.
- (iv). The rates for FEU shall be 1.5 times the rates of TEU. In MOPT, however, we agree to twice the rate of TEU for FEU
- (v). Rates proposed by the Port, are very high. It will totally disturb the container trade at the MOPT.
- (vi). Let us not levy any wharfage on containerised cargo; and, let us not levy any high wharfage even on container. This will reduce the cost.

The Mormugao Port Trust (MOPT)

- (i). Potential for container trade is very good. A promotional tariff will encourage this trade here.
- (ii). We have started a special shift to help container handling.
- (iii). The JNPT has 1-1/2 time for FEU's because of their volume. The MOPT cannot afford it.
- (iv). We do not wish to have a distinction between 'loaded' and 'empty' containers.
- (v). The MOPT will lose heavily by a box rate. We want to promote container traffic; but not at a colossal loss.

(vi). We find the rates of Rs.1500/- per TEU and Rs.3000/- per FEU is reasonable.

6. Subsequently, M/s. Maersk India Ltd. conveyed that they did not accept the MOPT proposal made during the joint hearing for the following reasons:

- (i). The rates proposed are very high compared to the JNPT rates and activities.
- (ii). The Port is not providing any additional service for container trade.
- (iii). The proposed charge is payable by shippers and consignees who unfortunately were not represented and their views were not solicited.
- (iv). A rate of Rs.825 / 1235 for a 20'/40' container is just and equitable. There is no justification in charging Rs.1500 / Rs.3000 as proposed by the MOPT during the joint hearing.

7. Subsequent to the joint hearing, the MOPT submitted a revised proposal suggesting a box rate of Rs.1000/- for 20' container and Rs 2000/- for 40' container on a trial basis. The charge for empty has been proposed to be fixed at Rs.100/- for 20' containers and Rs.200/- for 40' containers. The MOPT has reiterated that the request of M/s Maersk Sealand to keep a box rate of Rs.825/- for 20' container and Rs.1235 for 40' container on par with the JNPT rates is not applicable at the MOPT.

8. On examination of the proposal, the MOPT was requested to furnish cost details of the proposed rates. The MOPT has informed that box rate based on income and traffic for the year 1999-2000 works out to Rs.3520 per TEU and Rs.7040/- per FEU respectively. It has further informed that the box rate per TEU comes to Rs 3950/-, if the rate is worked out based on cost of operations. The Port has, however, maintained that it has proposed reduced rates with a view to promote container trade through the MOPT.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Presently, the MOPT levies wharfage on containers and on containerised cargo separately. Wharfage on container is levied at Rs.60 per TEU and Rs.80 per FEU. Wharfage on cargo is levied as per wharfage scheduled prescribed in the Scale of Rates. Initially, MOPT proposed an advalorem wharfage on containerised cargo subject to a minimum of Rs 2500/- and maximum of Rs.8000/- per TEU. The users objected to this proposal arguing that it would lead to a steep hike for some containers. Accordingly, this Authority advised the MOPT to formulate a proposal in consultation with the users without resorting to ad valorem wharfage rates.
- (ii). Acting on the advice of this Authority, the MOPT has done well to prescribe a box rate for container handling without resorting to advalorem wharfage prescriptions. The sincerity of the MOPT to promote container trade through the Port is quite evident from the manner in which it has reacted to the demand of the users and proposed heavy reduction in box rates. The rates proposed by the MOPT will definitely result in financial loss when compared to the income it would have generated under the present method of levying wharfage on containers.

The details submitted by the MOPT reveals that the average wharfage on containerised cargo realised by the MOPT in 1999-2000 is Rs 304/- per tonne. This is an exorbitant rate by any account and this position emerges due to levying of wharfage on cargo on advalorem basis. The loss of income, if the proposed rates are implemented, gets projected abnormally due to this exorbitant wharfage rate.

- (iii). While submitting the cost statements to this Authority at the time of general revision of tariffs, the MOPT included container handling activity in the cost statements for the general cargo handling activity. Since the general cargo handling activity showed an average surplus of 21% for the year 2000-01 and 2001-02, the Authority did not allow any increase in the rates for the various tariff items covered under this activity. At the proposed level of box rate, the income from container handling will reduce drastically when compared to the income projected by the Port at the time of general revision of tariffs. The reduction in income will be to the tune of Rs.1.0 crore per annum due to implementation of the proposed box rates. To cover this loss, the Port have to handle an additional throughput of about 7000 TEUs per annum at the proposed rates.

As has been pointed out, the financial loss is with reference to the income arrived at on the basis of high ad valorem based wharfage rates. In any case, these abnormal rates are to be adjusted. Further, the Port has also stated that the proposed rate is to attract more container traffic at the Port and it expects the volume of container traffic to go up with such a reduction in tariff. That being so, the proposed box rate deserves to be approved as a promotional tariff.

When the volume of container trade picks up, the MOPT must come up with a detailed proposal to fix tariff based on the volume and operational cost; and, the low promotional tariff prescribed now to encourage traffic growth shall not be cited to its disadvantage. Such an adjustment of tariff can be made more meaningfully alongwith the next general revision of the Port's Scale of Rates.

- (iv). When the MOPT proposal for general revision of its tariffs was considered by this Authority, the users objected to the under-utilisation of the reach stacker hired for container handling by the port and consequently expenditure passed on to the container operators. The MOPT, in reply, pointed out that the reach stacker was maintained as a stand by and it was also being used for handling other cargo like steel slab, etc. This Authority, however, required the MOPT to review the utilisation of the reach stacker with reference to the actual experience of handling containers at the time of next revision of rates. Since better utilisation of reach stacker will lead to more income and hence reduction in financial loss under this activity, this Authority likes to reiterate its earlier observation in this regard and requires the MOPT to review the hiring arrangement and deployment of Reach Stacker immediately in the context of its anticipation of increase in container traffic.
- (v). The demand of M/s. Maersk India Ltd. to prescribe container handling rates at the MOPT at par with the JNPT rates is unreasonable. Rates across different ports cannot be compared due variations in the handling methodology, volume of traffic and other local features. Rates to be prescribed at the MOPT will be with reference to the position obtaining in the MOPT and can not be based on the rates prevailing at the JNPT.
- (vi). Handling charge (box rate) for a 40' container is generally prescribed at 1.5 times the tariff of 20' container. The MOPT has, however, proposed double the rate for 40' containers. During the joint hearing M/s. Maersk India Ltd., the main line container operator in MOPT has accepted this proposal as a special arrangement in the MOPT. As has been mentioned above, the MOPT will suffer a loss in its revenue due to the promotional tariff prescribed. In this backdrop, the proposed box rate for 40' containers at double the rate of 20' container is allowed in the MOPT on special consideration. This notwithstanding, the MOPT is advised to maintain a differential of 150% between the box rates of TEU and FEU, when it formulates its proposal for the next general revision of tariffs.

- (vii). In respect of empty containers- the MOPT has proposed to increase the wharfage charges from Rs.60 / to Rs.80/- per TEU and from Rs.80/- to Rs.100/- per FEU. The MOPT has stated that the increase in wharfage on empty containers is nominal which has been proposed to augment / supplement the income. During the joint hearing, the MOPT argued that it did not want distinction between loaded and empty containers. This position can not be accepted. The efforts involved in handling empty and loaded containers are not same and hence rates must also be different. The port, however, in its proposal suggested different rates for loaded and empty containers. The wharfage on empty containers proposed by the MOPT even after the increase of Rs.20/- per container over the existing rates will not augment the income to a very great extent as the empty TEU's handled at the MOPT are small in number. Considering the benefit that will accrue to the container lines due to the promotional tariffs, the nominal increase in empty container handling is approved as proposed by the Port.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the MOPT proposal on container handling charges and amends the Scale of Rates of the MOPT to substitute the following in place of existing provisions under the head Part-II; Section-B; I. Wharfage:

<u>I. Container Handling Charges</u> <u>Consolidated charges for handling containers and contained cargo.</u>		
	<u>Rate per container (in Rs.)</u>	
	20'	40'
<i>Loaded container</i>	1000/-	2000/-
<i>Empty Container</i>	100/-	200/-

10.2. The MOPT is directed to incorporate the above provisions in its Scale of Rates.

10.3. The MOPT is advised to review the promotional tariffs prescribed now for suitable adjustments at the time of formulating its proposals for the next general revision of tariffs. A differential of 150% between the box rates for TEU and FEU shall also be maintained at that time.

10.4. The MOPT is required to review the hiring arrangement and deployment of the Reach Stacker.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/Exty/2000]

66165/2001-2

